Our Motoring Story

# My Car Report

UCGに携わる人たちの
プライベートカーライフ大公開のこのページ。
誰も強制していないのに、やっぱりみんな中古輸入車です

## 01 1991 Land Rover Range Rover

例のイタズラは無事に修復を済ませた。再び日々のアシとして活躍しており、助手席に乗る人からの評価も上々で一安心といったところ。今月は、ちょっと遅めに取った夏休みの湘南ドライブのリポートをお届けする。

## 02 1989 Porsche911 Carrera Clubsport

購入してからはや4ヵ月が経過。今月は初めてのエンジンオイル交換を実施した。ついでに、長引く残暑に耐えかねてクーラーガスも補充。その翌日から関東地方はすっかり秋になり、とても涼しくなったとさ。

## 03 1999 Alfa Romeo 156 Twinspark Selespeed

こんなに滑らかな乗り心地のアルファを、今まで味わったことがあっただろうか。車検と合わせてお願いしたタイア交換は大成功。本国仕様と日本仕様のサスにさしたる違いはない、とずっと信じていたけれど、この場を借りて訂正したい。

## 04 2001 Land Rover Range Rover 4.0SE

育ち盛りの娘たちの食欲といったら……。瞬く間にお米の貯蔵庫はからっぽになるんですよ。とにかくガソリンよりお米ということで、レンジを売ることにしました。10ヵ月で約4000km。レンジよ、楽しい夏をありがとう。

## 05 1967 VW Type Ⅱ Westfalia

毎年、横浜で開催されるタイプⅡのイベントが今年も9／17に行なわれました。カーショーへのエントリーは100台以上！「クルマの調子どう？」と挨拶すれば、誰とでも友達になれます。マッタリした人ばかりでなんかいいなぁ。

## 06 1968 Fiat 500F

レンジのところで書いたようにわが家の家計は大ピンチ！ で、ついに妻から「売りなさい！」の勅命が……。お便りをいただいたチンクエチェント・ファンの皆さま、ごめんなさい。でも、この3ヵ月、ちょっと楽しかったです。

10数年来、通い続けているカフェテラス。レンジの横を通る人物がオーナーで、筋金入りのカー＆バイクマニアである。カフェ・コスタリカ Tel.046-857-4790

湘南の某海岸。ノーズの先に広がるのは、なかば堤防でくくられた湾なので、年中凪いでいる海。シーカヤックなどにはうってつけ。

リザーバーの警告灯について点検するレンジャーズのスタッフ。奥の人物が平本代表。
レンジャーズ Tel.04-2937-1234

リザーバーの警告灯（黄色）とオーバーヒート警告。キャップについているセンサーの誤作動と判明した。ABSは始動時のチェック点灯で故障ではない。

この駐車場を見つけたおかげで、2台態勢を敷けるようになった。ルーフのクリアランスは5cm以上ある。

# 01 1991 Land Rover Range Rover

1991年式 ランドローバー レンジローバー
走行距離：96,200km
2006年4月購入（価格：180万円）

## すっきりとしたスタイリングで、軽やかに走り出すつもりが……

イタズラの被害にあって全塗装を施している間、いくつかの点検を行なったことはすでにお伝えしたが、そのほかにも細かなモディファイを施した。注意深い方ならお気づきになるだろうが、リアウィンドーのフィルムをはがし、サイドステップを外したのだ。

いずれも、視覚的な効果にとどまるが、軽快感や端正なスタイリングがより引き立てられた、と作業内容のわりに満足度は高い。

ところが、走りのフェーズということになると、どうもピリッとしない。夏休みを例年通り伊豆の山荘で過ごそうと、勇躍乗り出したところ、クーラントの残量不足と、それに従ってオーバーヒートを警告するセンサーが作動。あわててリザーバーを点検するも、残量などに異常は見られなかったのだ。

先月、全塗装とはいえ主治医のもとに入庫していたはずなのに、まったく故障というのはイヤなタイミングで発生するものだ、と舌打ち。結局、リザーバーキャップの不具合と判明し、パーツごと交換することで事なきをえたものの、出かけられなかった事実は筆者の胸を痛めただけでなく、この企画の編集担当者にすら頭を抱えさせてしまったようだ。

その挽回策として筆者は、少し遅めの夏休みを確保して、定番のドライブコース“湘南”へとV8を唸らせてみた。

都心から手頃な距離であることや、夏のピークを過ぎているため渋滞の心配が少ないことも半病人みたいなこの初代レンジローバーのリハビリにうってつけだろう（笑）。

### スピードを控えているとなにかイイことありそう

10万km近く走っていると、走行中の振動もスピーカーでいう“エイジング”のような効果が進み、人に優しい周波数にでもなるのだろうか。助手席に誘ったガールフレンドは、こと高速道路を走っている限り、居眠りし通しだった。さらに、こともあろうか次のようなインプレッションまで言い出す始末。

「だって、いつもよりスピード出さないから」

たしかに、15年落ちのレンジローバーで出せるスピードといえばたかが知れている。もう1台の愛車1987年式500SLの巡航スピードにすら遠く及ばない。

「視線が高いからかな、見晴らしがいいとスピード出すと怖いじゃない。だから、ゆっくりだと安心していられる」

だそうだ。そして“船みたい”な揺れが快適な眠りを誘うことも（言い訳がましく）付け加えられた。

100km/h程度の巡航だと、風切り音が低いことも幸いしているはずだ。いまだCDプレーヤーを搭載していないため、ラジオを聴く習慣のない筆者のドライブだと、聞こえるのはごく静かなエンジン音やら、路面の反響音くらい。これなら熟睡するのも無理がない（笑）。

さて、国道134号線から海岸に程近い裏道、横須賀に差し掛かろうとするあたりに、筆者が密かに“タルガ・フローリオ”（笑）と命名している道がある。対面通行で、細く、うねり、両脇には土塀や側溝が掘られていたりする。小さなスポーツカーをキビキビと走らせるには気分がいいのだが、果たしてレンジではどうだろう。この道でノリが悪いと、金輪際、レンジローバーで湘南に出かける機会はなくなる。つまり“タルガ”は、筆者にとって湘南ドライブのドメインといって差し支えないのである。

ところが、レンジローバーは筆者の不安をものともせず走りぬけてくれた。バスのようなステアリングホイールを忙しくまわすことを厭わなければ、決して不快な思いをすることはない。予想しなかったプレゼントをもらったようで、かなり嬉しかった。ただし、当然のことながら小さなスポーツカーのようなスピードは出ていない（笑）。

だいたい200kmほど走破してきた燃費だが、ゆっくり高速道路を、そしてきびきびとタルガをこなしてきた結果、ほぼ5km/L。エアコンは、オンオフをこまめに繰り返していた。昨今のガソリン高騰の折にあっては、悲鳴を上げたくなるような数値ではあるが、個人的にはまずまずではないか、と胸を撫で下ろした。酷暑の都内では3km/L台という噂を耳にしていたので、相対的に上出来だと感じてしまったのだ。

そこで、次回は燃費向上にむけたモディファイを試してみたいと考えている。具体的には、アーシングである。筆者の経験上、古いクルマには目覚しい効果が期待できるのだが、レンジはいかほどのものだろう……。

Text＆Photo：石橋幸樹

# 02 1989 Porsche911 Carrera Club sport

1989年式 ポルシェ911カレラ クラブスポーツ
走行距離：75,200km
2006年5月購入（価格：350万円）

## 3000kmごとにエンジンオイル交換

ポルシェが911の930型まで使っていたトーションバースプリングの感触というのは、どうにもクセになる。路面の凹凸を忠実に伝え、それを堅牢なボディが跳ね返すさまは今や他車では味わえない独特のものだからだ。たしかに突き上げは964などと比べて大きいし直接的だが、鋭角的かというとそうでもなく、ほんの少しだけ丸められて伝わってくる。いっぽう平滑な路面での乗り心地は、信じられないくらいフラットで快適。要はすっかりその乗り味に惚れてしまっているわけだ。あばたもえくぼではない。えくぼは初めからえくぼなのだ。

そんなわけで、購入前に想定していたより走行距離は伸びている。3ヵ月と少しで3000kmを走破したので、エンジンオイルを交換してもらうことにした。取扱説明書では1万kmごとの指定だが、いかんせんもう17年前のクルマだし、潤滑油を換えすぎて悪いことなどないだろう。いや冷却油？ でもあることだし。

なお、この3000kmの間にエンジンオイルを1Lほど補充している。オイル消費量は2000km/Lといったところだ。

オイル交換作業はこのクルマを購入した“カーギャラリー・ダイアン”に頼んだ。上の写真はその工場。折しも2台の930が納車整備中で、近頃は930の売り上げ比率が増しているとか。同好の士が増えるのは嬉しい限りだ。で、入れてもらったオイルはダイアンおすすめのペンゾイル鉱物油。硬さは20W-50。ずいぶん硬いオイルだなと思って聞いてみたら、これくらいのほうがオイル消費が抑えられ、もう何年も使っているが問題が発生したこともなく、価格も安くて好評という。1L1500円というのはたしかに空冷ポルシェに入れるオイルとしては安価だ。今回はオイルフィルター交換を見送った（1万kmに1回）が、それでも9Lも呑み込むのだからこれは有り難い。なお工賃は3000円だったが、これは同店購入車両の場合で、そうでなければ5000円だそうだ。納車段階で入れてくれたのと同じオイルということで、エンジンの回転フィールに差異はなし。以前964に乗っていた小誌編集長によれば、入れるオイルによってフィーリングに大きな差が出るらしいので、今後いろいろと試してみたい。

Text：加納亨介

オイル交換と同時にクーラーガスの補充も依頼。レトロフィット対策済み車なので代替フロンでOKだ。134aが3本入った。“満タン”で5本なので、この3ヵ月ほどの間に半分以上抜けたことになる。やれやれ……

# 03 1999 Alfa Romeo 156 Twinspark Selespeed

1999年式 アルファ・ロメオ156 ツインスパーク セレスピード
走行距離：32,500km
2000年9月購入（価格320万円）

## 全部や っときました

無事に車検を受けた。予告通りエンジンオイル／フィルター、冷却水、ブレーキオイル等を換え、バッテリーと懸案のタイアも交換して総額333,440円。いつもは20万円台に収まっていたのだが、今回はリサイクル券16,910円、バッテリー25,500円、タイア94,000円を含んでいるから、ま、こんなもんだろう。ちなみにタイミングベルト／テンショナーに関しては、このままのペースで使用するなら次の車検まで大丈夫、とのことなので交換を見送ることにした。

## 帰ってきたステアリングフィール!!

なんといっても今回のハイライトはタイア交換である。そして、これによってデッドになってしまったステアリングフィールが、どれだけ改善されるかに最大の興味があった。

キーを受け取ってすぐ、挨拶もそこそこに微速で大きく操舵してみたのだが、なんと、入庫前とほとんど変化はなかった。大金を払った直後だったので、暗澹たる気持ちになってしまったのは言うまでもない。サービスフロント氏によればトーインもステアリング位置も正常、とのことだったので、大いに回復を期待していたのだが……。しかし、当たりの柔らかさと騒音の小ささはすぐに実感することができて、少しだけ（5万円分くらい）満足して家路についた。

ところが、それからしばらく経ったある日、車庫から走り出す瞬間、あの懐かしいフィーリングが甦っていることに気付いた！ 距離を重ねたことで一皮向けて、本来のグリップを発揮するようになったのだろう。ナチュラルでリニアな感触を取り戻したのだ!!

ちなみに、銘柄は今年4月に上陸を開始したミシュラン・プライマシーHP。コンフォートタイアなので、アルファと組み合わせた例はほとんどなかったようだが、筆者は絶対的なグリップを誇るタイアよりも、ドライとウェットの性能差が小さいタイアが好みなので、あえてスポーツタイアを候補から外した。もちろん結果は大成功である。水深の深い水たまりを、強行突破しても進路を乱される場面がなくなったし、本国仕様のサスペンションとのマッチングもかなりのハイレベル。もう一生履き続けたいくらい満足している。

Text：佐藤貴昭／Photo：松本高好

たいていの156オーナーは、もっとドライグリップの高いスポーツタイアを選択しているという。ロードノイズは気にならないのかなぁ？